Deutscher Bundestag Drucksache 16/**2541**

16. Wahlperiode 05. 09. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfried Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Die Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) steht kurz vor der politischen Entscheidung. Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene PRIMON-Gutachten der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton liegt seit Januar 2006 vor und wurde seitens der Bundesregierung ausgewertet. Zur Vorbereitung der politischen Entscheidung hat die Bundesregierung einen Lenkungsausschuss gebildet, dem beamtete Staatssekretäre aus den beteiligten Ressorts angehören. Dieser Lenkungsausschuss hat mehrfach mit der Arbeitsgruppe getagt, die seitens der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu diesem Thema eingerichtet wurde. Die zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages werden sich in den nächsten acht Wochen mit der Kapitalprivatisierung zu befassen haben.

Aus Sicht der Fragesteller hat das PRIMON-Gutachten ergeben, dass bei praktisch allen Kriterien, die zu untersuchen waren, die Modelle Nummer 2 bis 5 (also alle nichtintegrierten Modelle) vorne liegen: bei den verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen, den wettbewerblichen Effekten, bei den institutionellen Rahmenbedingungen und vor allem auch bei den infrastrukturpolitischen Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes bei der zukünftigen Wahrnehmung seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung.

Dass das integrierte Modell trotzdem scheinbar einen ungefähren Gleichstand erreicht, liegt daran, dass es möglicherweise bei den so genannten Haushaltswirkungen zusammen mit dem Eigentumsmodell am besten abschneidet. Hier ergibt sich der größte Nachfragebedarf. Es hat bereits diverse öffentliche Einwände gegebene, wonach das Integrationsmodell an dieser Stelle ein entscheidendes Stückchen besser gerechnet worden sei.

Ein weiterer grundsätzlicher Ansatzpunkt für Nachfragen ergibt sich aus der Tatsache, dass ein tendenzieller Widerspruch zwischen qualitativen und quanti-

tativen Aussagen im Gutachten vorliegt. Insbesondere im Kapitel „Kritische Themen“ werden sehr eindeutige qualitative Aussagen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, den Finanzbeziehungen zwischen Bund und Bahn, zu Diskriminierungspotentialen und Wettbewerbsentwicklung sowie zu Synergien und Trennungskosten gemacht, die sich dann in den quantitativen Aussagen zu den Auswirkungen der Modelle im Vergleich nicht wiederfinden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was ist nach Ansicht der Bundesregierung unter „Haushalts- und Vermögenseffekten“ im Sinne des PRIMON-Gutachtens genau zu verstehen?

   Ist es richtig, dass diese Effekte weder mit „Privatisierungserlösen“ noch „Haushaltseinsparungen“ noch „Mehrerlösen für den Haushalt“ gleichzusetzen sind?

2. Wenn die Vermögenseffekte nicht mit Haushaltsentlastungen gleichzusetzen sind, teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die im Gutachten auf Seite 299 vorgenommene Abschlussbewertung des Integrationsmodells „höchste Entlastungen“ unrichtig ist?

3. Hätte nicht, um Haushaltsentlastungen zu ermitteln, eine Basislinie errechnet werden müssen?

   Wie würde sich – aufsetzend auf einer solchen Basislinie – nach Einschätzung der Bundesregierung die Haushaltsbelastung durch den Eisenbahnsektor bei Fortführung des Status quo ausnehmen?

4. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die „Sichtweise des Kapitalmarktes“ oder die „kameralistische Sichtweise“ (die auf den Seiten 234/235 des PRIMON-Gutachtens erläutert werden) für die Bewertung der Haushalts- und Vermögenseffekte und somit für die Privatisierungsentscheidung relevant?

5. Wie steht die Bundesregierung zu dem in der öffentlichen Diskussion erhobenen Vorwurf, die so genannte Kapitalmarktrechnung sei irreführend und der Versuch, die Trennungsmodelle schlechtzurechnen?

   Könnte für die Ermittlung der Haushalts- und Vermögenseffekte auf die Darstellung der Kapitalmarktrechnung verzichtet werden, und gab oder gibt es solche Überlegungen in den beteiligten Ressorts?

6. Kann die Bundesregierung erklären, warum der Ansatz eines Zinssatzes von 4,5 Prozent „kameralistisch“ genannt wird?

   Bezeichnet man darunter nicht üblicherweise den Verzicht auf kalkulatorische Zinsen, der gerade bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten nicht unüblich ist?

7. Stimmt die Bundesregierung bei Bewertung der Matrix auf Seite 42 (Darstellung der Haushaltseffekte) zu, dass die Klammerzahlen den Normalfall ausweisen und die 100-Prozent-Privatisierung nur nachrichtlich darzustellen gewesen wäre, weil sie praktisch gar nicht relevant wird?

8. Wenn ja, stimmt die Bundesregierung zu, dass im Falle der sachgerechteren Darstellung im o. g. Sinne das Eigentumsmodell bei den Haushaltswirkungen in der Matrixdarstellung auf Seite 42 als Sieger hervorgegangen wäre und der Abstand zwischen Integrationsmodell und Trennungsmodell massiv zusammengeschrumpft wäre?

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die gesamte Bewertung der Haushaltswirkungen praktisch allein auf das Unternehmen DB AG abstellt anstatt auf den Schienenverkehrsmarkt insgesamt?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage der Gutachter auf Seite 39, wonach stärkerer Wettbewerb den Marktwert der DB AG herabsetzen würde und somit nachteilig auf die Trennungsmodelle wirke?

10. Steht die Bewertung der Haushaltswirkungen praktisch allein auf der Basis der Auswirkungen auf das Unternehmen DB AG nicht in Widerspruch zum Arbeitsauftrag der Gutachter und zur Vereinbarung im Koalitionsvertrag, wonach eine gesamthafte, volkswirtschaftliche Analyse erforderlich sei?

11. Wie beurteilt die Bundesregierung unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten das Argument der Gutachter, intensiverer Wettbewerb setze den Marktwert der DB AG herab?

    Bedeutet das, die Börsenstory der DB AG greift nur so lange, wie ein noch vorhandenes aber absehbar schwindendes Monopol verkauft wird, und ist es richtigerweise nicht so, dass solche Berechnungen herausgenommen werden müssen, weil die volkswirtschaftlichen Nachteile von Monopolineffizienzen und Überteuerungen und die daraus resultierenden Standortnachteile sonst gegengerechnet werden müssten?

12. Wie beurteilt und quantifiziert die Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Effekte von Wettbewerbs- und Wachstumsmärkten, wie sie am Beispiel der so genannten Billigflieger ablesbar sind, für den Fall des Eisenbahnsektors?

    Wie beurteilt sie insbesondere die Haushaltswirkungen der erstarkenden Wettbewerber, einschließlich der Sekundärwirkungen auf Zulieferindustrie und der Senkung von Transportkosten für Verlader?

13. Ist die Privatisierung der DB AG nach Ansicht der Bundesregierung per se ein Ziel der Bahnreform?

14. Gehört es nach dem ordnungs- und beteiligungspolitischen Konzept der Bundesregierung zu den Aufgaben des Bundes, auf Dauer Mehrheitsgesellschaft eines Konzerns zu sein, dessen operative Tätigkeit Geschäftsfelder wie Schienenpersonenverkehr, Personenomnibusverkehr, Stadtverkehr, Schienengüterverkehr, Straßengüterverkehr, Luftfracht, Güterlogistik und Immobilienwirtschaft umfasst?

15. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch das Agieren eines mehrheitlich staatseigenen Konzerns in den in Frage 14 genannten Geschäftsfeldern Privatunternehmen benachteiligt werden, die in den gleichen Märkten tätig sind?

16. Wie erklärt die Bundesregierung, dass bei den PRIMON-Berechnungen für die 49-Prozent-Privatisierungen die Dividendenzahlungen an den Bund teilweise dreimal so hoch sind wie die Privatisierungserlöse für die anderen 51 Prozent?

17. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass die Haushaltsbewertung der Privatisierungsalternativen 100 Prozent versus 49 Prozent in den drei Modellen, in denen beide Alternativen existieren, stets einen Vorteil für die Variante mit staatlichem Mehrheitseigentum ausweist?

    Betrachtet die Bundesregierung dies als ein ökonomisch und ordnungspolitisch zu erwartendes oder als ein erstaunliches Ergebnis?

18. Wie erklärt es sich die Bundesregierung, dass im PRIMON-Gutachten der Bund den Marktwert der DB AG, der sich in den erwarteten Dividenden für 51 Prozent Eigentumsanteil implizit ausdrückt, bei kameralistischer Betrachtung fast dreimal so hoch ansetzt wie die Privaten, die mit ihrem Kaufpreis ihre Erwartungen an den Wert für 49 Prozent Eigentumsanteil ausdrücken?

Wenn die Summe aus Privatisierungserlösen und Dividende als Ausdruck des Unternehmenswertes bei 49 Prozent stets deutlich über dem alleinigen Emissionserlös bei 100 Prozent desselben Modells liegt, folgt dann daraus, dass der Staat der bessere Unternehmer ist, oder wie interpretiert die Bundesregierung dieses überraschende Ergebnis?

19. Gesetzt den Fall, die 51 Prozent des Bundes seien tatsächlich soviel mehr wert als die 49 Prozent des Privaten – bedeutet dies dann, dass der Grenzverlust an Privatisierungserlösen bei geringerer Privatisierungsquote (Beispiel 40 oder 25,1 statt 49 Prozent) niedriger ist als der mögliche Zugewinn durch Dividendenausschüttungen für den nichtprivatisierten Anteil?

    Zieht die Bundesregierung daraus die Schlussfolgerung, dass angesichts dieser Zahlenrelation weniger oder im Extremfall gar nicht privatisiert werden sollte?

20. Wie können nach Ansicht der Bundesregierung Effizienzgewinne, die durch die Hereinnahme eines Privaten entstehen, quantitativ abgestuft werden?

    Gibt es einen messbaren Unterschied zwischen einer Privatisierungsquote von 25,1 Prozent (sichert Sperrminorität), von 30 Prozent, von 40 Prozent oder von 49 Prozent, und wenn ja, wie kann die Einflussdifferenz quantifiziert werden, wenn die Anteilseigner ihre Entscheidungsfindung betreiben?

21. Wie interpretiert die Bundesregierung den Umstand, dass im getrennten Modell die Summe aus Privatisierungserlösen und Dividende bei 49 Prozent mit 21,1 Mrd. Euro mehr als 60 Prozent über dem liegen soll, was bei einem Totalverkauf erzielbar sei (13,3 Mrd. Euro)?

    Soll dies bedeuten, dass das von der Infrastruktur getrennte Transportunternehmen DB AG, das im Mehrheitsbesitz des Bundes bleibt und als halbstaatliches Unternehmen weiterhin politischen Einflüssen unterliegt, 60 Prozent wertvoller ist als im Falle einer Vollprivatisierung, und wenn ja, wie ist das zu erklären?

22. Müssten nicht umgekehrt die vollprivatisierten Transporttöchter deutlich höher bewertet werden, allein schon weil der Bund bei 100 Prozent Privatisierung keine Bremse im Falle notwendiger Kapitalerhöhungen im M&A-Geschäft auf dem Logistikmarkt wäre?

23. Müsste es angesichts der Tatsache, dass die staatlichen Investitionsmittel und die Regionalisierungsmittel, die politisch festgelegte Inputs darstellen (die in das System Schiene zur Leistungserbringung hineinfließen), während die Dividendenzahlungen ein Spiegelbild des Erfolgs auf der Outputseite am Markt sind, nicht zwingend notwendig sein, bei der Berechung der Haushaltswirkungen mit entsprechend differenzierten Zinssätzen zu operieren – etwa der Kapitalmarktsicht bei Dividendenzahlungen und der kameralistischen Herangehensweise für die budgetierten Inputs?

24. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der allergrößte Teil der Einmal-Trennungskosten darauf zurückzuführen ist, dass der Bahnvorstand seit Jahren die Strukturen der 2. Stufe der Bahnreform zurückgedreht hat in Richtung 1. Stufe und dass die Trennungskosten – sofern sie überhaupt in den genannten Summen zu veranschlagen sind – jedenfalls signifikant niedriger wären, wenn wir heute auf der sauberen Struktur der 2. Stufe der Bahnreform aufsetzen könnten?

25. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass integrierte Netzbetreiber ihre Netze effizienter bauen und betreiben, und wenn ja, auf welche wissenschaftlichen, insbesondere empirisch unterlegten, Erkenntnisse bzw. Studien stützt sie diese Ansicht?

26. Falls die Bundesregierung der Ansicht sein sollte, dass von einer effizienteren Netzbewirtschaftung im Integrationsmodell auszugehen ist, wie ist diese Annahme mit der Tatsache zu vereinbaren, dass die DB AG als seit jeher voll integrierter Konzern in der jüngeren Vergangenheit alles andere als ein Ausweis von Effizienz war?

    Warum werden regelmäßig Mittel in dreistelliger Millionenhöhe pro Jahr nicht abgerufen oder systematisch Kosten- und Zeitüberschreitungen produziert wie z. B. bei den Großprojekten Köln–Frankfurt, Nürnberg–Ingolstadt–München, Knoten Berlin inklusive Lehrter Bahnhof und vielen mehr?

27. Wie beurteilt die Bundesregierung in Bezug auf die angeblich im integrierten Konzern bessere Abstimmung zwischen Netz und Transport die Tatsache, dass inzwischen rund 1 800 km Neigetechnikstrecken nicht mit Neigetechnik befahren werden, nachdem sie für viel Geld ertüchtigt wurden?

28. Sind der Bundesregierung Studien bzw. Untersuchungen bekannt, wonach Erfahrungen der NE-Bahnen zeigen, dass man 40 Prozent und mehr günstiger bauen kann als die DB AG?

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die auf Seite 197 des PRIMON-Gutachtens dargestellte Erwartung der DB AG, Synergieverluste bei der Trennung zu erleiden, weil sich der Einzelwagenladungsverkehr des Geschäftsfelds Railions nur in Verbindung mit darauf abgestimmten Trassenpreisen rechne?

    Stimmt die Bundesregierung der Interpretation zu, dass man aus der obigen Aussage schließen muss, der Einzelwagenladungsverkehr werde durch das Netz indirekt quersubventioniert?

30. Wie steht die Bundesregierung zu der These, dass die entscheidende Determinante für die Qualität von Netzinvestitionen in der Wahl eines intelligenten Anreizsystems und der Etablierung von Wettbewerb liegt, indem der Netzbetreiber als aktiver Trassenvermarkter positioniert wird, dessen Geschäftszweck es ist, so viele Trassen wie möglich zu den besten am Markt erzielbaren Preise zu verkaufen, egal an welches Eisenbahnverkehrsunternehmen, und dass dieser Trassenvermarkter seine Investitions- und Instandhaltungsentscheidungen davon abhängig machen würde, wie viel zahlungsbereite Trassennachfrage mit den Investitionen generiert wird?

    Stimmt die Bundesregierung zu, dass ein solcherart effizienter Trassenvermarkter nur als getrennte Netzgesellschaft denkbar ist?

31. Wäre es angesichts der Tatsache, dass das Netz auf Dauer kofinanziert wird aus Bundeszuschüssen und Trassengebühren (die die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlen), aus ökonomischer Sicht und im Interesse des Bundeshaushalts sinnvoll, in gewissem Umfang auch ein Höchstpreisverfahren für besonders attraktive Trassen durchzuführen, also eine Art Trassenversteigerung?

    Falls ja, ist ein solches Höchstpreisverfahren in einem integrierten Konzern mit bilanziell voll konsolidiertem Netz durchführbar; wenn nein, warum nicht?

32. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das derzeitige, einstufige Preissystem, bei dem alle Kunden bei Inanspruchnahme identischer Leistungen den gleichen Preis bezahlen (Der Trassenpreis bestimmt sich nach drei festen Komponenten: Grundpreis x Produktfaktor + Sonderfaktoren. Eine individuelle Preisvereinbarung unter Berücksichtigung von Nachfrage und Preisbereitschaften ist nicht möglich. Anreize für Mehrverkehr auf der Schiene werden so nicht gesetzt.), für eine offensiven Vermarktung einer fixkostendominierten Ressource wie das Schienennetz geeignet?

33. Wie beurteilt die Bundesregierung beim Integrationsmodell das Risiko, dass der private Investor alle Risiken auf den Bund abwälzt?

34. Wie wirksam kann eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sein, wenn es auf Seite 453 des PRIMON-Gutachtens heißt, dass beim integrierten Modell das Eigentum an der Infrastruktur Teil des Konzernverbundes sei und damit der Zugriff hierauf bei Schlechtleistung und in Krisenfällen durch den Bund beschränkt wäre?

    Wie soll angesichts dieser Machtverteilung die LuFV faktisch disziplinieren, zumal der Netzbetreiber weiß, nicht kündbar zu sein?

35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass private Investoren renditeorientiert agieren und im Krisenfall „Claim Management“ betreiben, d. h. abwägen, wo sich in welcher Geschwindigkeit Geld verdienen lässt?

    Liegt es nicht politökonomisch nahe, sich – insbesondere in Krisenzeiten – eher an den Staat zu wenden als an den Nachfrager?

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung auf Seite 280 des PRIMON-Gutachtens, dass bei einer Privatisierung von mehr als 25 Prozent der Anteile an der DB AG der Einfluss des Bundes insoweit begrenzt wäre, als dass er künftige Modellanpassungen im Hinblick auf die Infrastruktur nur mit Zustimmung des Privaten veranlassen könnte und dass daher die unmittelbare Durchsetzung einer Entscheidung durch den Bund im Extremfall u. U. ein Übernahmeangebot an die privaten Aktionäre im Rahmen eines Public-to-Private voraussetze, und ist es vorstellbar, dass die von Investmentbanken beratenen Investoren genau auf diesen „Extremfall“ hinarbeiten?

    Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass in Neuseeland – dem weltweit einzigen und gescheiterten Fall einer integrierten Privatisierung als nationaler Mischkonzern – genau dies passiert ist?

37. Hat sich die Bundesregierung bisher eine Rechnung aufzeigen lassen, wie der Gegenwert der LuFV – der geforderte Betrag von 2,5 Mrd. Euro p. a. – ökonomisch begründet ist?

    Auf welcher Grundlage lässt sich heute – ohne Wettbewerb auf dieser Produktionsstufe – entscheiden, ob der Betrag zu wenig, genau richtig oder überdotiert ist, und wie ist sichergestellt, dass der Betrag langfristig korrekt bemessen ist, also auch den Lebenszyklus des unstetig aufgebauten Anlagevermögens in Rechnung stellt?

38. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der im Mai 2006 vorgelegte Netzzustandsbericht die Qualität des Netzes so präzise definiert, dass Abweichungen vom Soll-Zustand bereits kurzfristig, also schon nach wenigen Jahren erkannt werden können?

    Wer soll die Abweichungen kontrollieren und bewerten?

39. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der Deutsche Bundestag beim Integrationsmodell eine Verpflichtungsermächtigung ausstellen muss, die über die jetzt diskutierten 2,5 Mrd. Euro für die LuFV hinausgeht?

    Wenn ja, wie interpretiert die Bundesregierung die Aussage auf Seite 147 des PRIMON-Gutachtens zur „erheblichen Abstrahlung“ einer Infrastrukturbeteiligung des Privaten auf die Finanzplanung, nach welcher ggf. abhängig von dem Zeitpunkt der Einbeziehung des Kapitalmarktes auch verbindliche Zusagen für Neu- und Ausbauinvestitionen erforderlich wären?

40. Trifft es zu, dass im Integrationsmodell eine „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (Morgan Stanley, Kurzfassung der Ergebnisse, S. 9) abzuschließen ist und dass diese die Mittelverwendungsentscheidung ausschließlich durch die DB AG vorsieht?

41. Was würde eine solche „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“, bei der die DB AG allein über die Mittelverwendung entscheidet, für Auswirkungen haben auf das so genannte Erpressungspotential der DB AG bei Verhandlungen über Nahverkehrsverträge?

42. Wäre eine solche „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ mit den Anforderungen des EU-Rechts an die Unabhängigkeit des Netzbetreibers zu vereinbaren?

    Wer müsste über die Mittelverwendung entscheiden, der Konzern oder die DB Netz AG?

43. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass die in einer „kapitalmarktkonformen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ vorgesehene Mittelverwendungsentscheidung ganz besonders zu Lasten der regionalen Netze und damit zu Lasten der Bundesländer ginge?

44. Wie beurteilt die Bundesregierung die auf Seite 154 des PRIMON-Gutachtens festgehaltene Aussage, im Hinblick auf die Ausgestaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stünde der Bund im Integrationsmodell in einem „Zielkonflikt“ zwischen Mittelverwendungsentscheidung durch den integrierten Konzern einerseits und die Mittelkontrolle sowie Diskriminierungsfreiheit andererseits?

45. Hält die Bundesregierung die Berücksichtigung von steuerlichen Verlustvorträgen im PRIMON-Gutachten für plausibel, wonach der steuerliche Verlustvortrag nur im integrierten Modell seinen vollen Wert entfalte, während bei der Trennung ein Großteil der Verlustvorträge auf die Netzgesellschaft entfalle, da diese keinen Gewinn erwirtschaftet?

    Passt dies zu einer Haushaltsbetrachtung des Bundes, wenn man bedenkt, dass die vermiedenen Steuern der Privaten die Verluste des Bundes sind (Nullsummenspiel) und die Vorteile der Verlustvorträge im integrierten Modell überwiegend über den Hebel „Netz“ entstehen?

46. Um wie viel verschlechtert sich der (relative) Wert des Integrationsmodells, wenn man diese Steuereffekte herausrechnet?

47. Wie bewertet die Bundesregierung, vor dem Hintergrund, dass das Integrationsmodell in der Gesamtbewertung der Haushaltswirkungen einen Gleichstand mit den Alternativen im Wesentlichen dank der hohen Dividendenprognosen erreicht, die – wie auch die Berechnung der Privatisierungserlöse – auf der Mittelfristplanung der DB AG aus November 2004 beruhen, die Tatsache, dass die Mittelfristplanung der DB AG in den letzen Jahren mehrfach deutlich nach unten korrigiert werden musste?

48. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Mittelfristplanungen nach den jeweiligen Korrekturen stets darauf hinauslaufen, in den entfernt liegenden Planjahren (4. und 5. Jahr der Planung) wieder mit den Werten der alten Planungen zu konvergieren, also zwischenzeitliche Planunterschreitungen aufgeholt werden sollen?

    Ist es realistisch, zukünftig höhere Steigerungsraten pro Jahr zu erzielen, als ursprünglich vorgesehen?

49. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 298 des PRIMON-Gutachtens, wo in Bezug auf die Baukostenzuschüsse des Bundes von einem „Abschmelzen von 4,3 Mrd. in 2006 auf 3,6 Mrd. in 2009“ die Rede ist?

    Wie hoch sind die zukünftigen Baukostenzuchüsse des Bundes nach der gültigen Planung, und wie hoch ist demzufolge die Abweichung gegenüber den Annahmen im PRIMON-Gutachten bzw. in der zugrunde liegenden Mittelfristplanung der DB AG?

50. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Ergebnisabweichung für die DB AG, die aus den beiden unterschiedlichen Annahmengerüsten resultiert, wie sie sich aus dem Anhang A 3 des PRIMON-Gutachtens (S. 538/539) ergeben im Vergleich zu den in der Mittelfristplanung der DB AG unterstellten Verkehrszahlen?

51. Ist die im Morgan-Stanley-Gutachten von 2004 (S. 8 der Kurzfassung) getroffene Aussage „Das Erreichen der Mittelfristplanung ist zwingend geboten“ und weiter: „Die operative Performance in den Jahren 2004 und 2005 ist als Lackmustest zu betrachten“ aus Sicht der Bundesregierung zur Beurteilung der Kapitalmarktfähigkeit richtig?

52. Setzt die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG nach Auffassung der Bundesregierung voraus, dass auch die DB Netz AG einen positiven EBIT-Beitrag (EBIT: Gewinn vor Zinsaufwand und Steuern) leistet, und wie hoch soll dieser EBIT-Beitrag sein?

    Trifft es zu, dass dieser EBIT-Beitrag in den Berechnungen von Morgan Stanley in der Größenordnung von 400 Mio. Euro liegt?

53. Wenn es tatsächlich einen Ergebnissprung beim Netz mit einem positiven Gewinnbeitrag von über 400 Mio. Euro geben würde, müsste dann nicht der Bund gemäß § 9 BSchwAG verlangen, dass die bestehenden Finanzierungsvereinbarungen (die den Verzicht auf Rückzahlungen in Höhe der Abschreibungen vorsehen) wegen des geänderten unternehmerischen Interesses der Eisenbahn an den bundesfinanzierten Schienenwegen angepasst werden müssten?

    Müssten dann nicht zumindest teilweise Rückzahlungen verlangt werden?

54. Hat die Bundesregierung die aktuelle Mittelfristplanung der DB AG, die Grundlage der Privatisierungsentscheidung ist, auf ein mögliches „window dressing“ kritisch geprüft, hat sie z. B. geprüft, ob Investitionen hinausgezögert, Abschreibungszeiträume verändert, befristete Ausgabenstopps verhängt werden und Rückstellungsbildungen im Rahmen der bilanzrechtlich zulässigen Beurteilungsspielräume so vorgenommen wurden, dass möglichst eine Erfolgskurve bei der Ergebnisrechnung entsteht?

55. Hat die Bundesregierung im Rahmen von Sensitivitätsanalysen berechnet, wie sich eine „Planunterschreitung“ von 25 Prozent und 50 Prozent auf die Größen „Privatisierungserlöse“ und „Dividendenzahlung“ in den Modellen auswirken würde (sofern die DB AG dann überhaupt noch börsenfähig wäre)?

    Würde eine Planverfehlung gleichmäßig auf alle Modelle wirken, oder trifft es zu, dass das Integrationsmodell besonders nachteilig betroffen würde, weil dort die Bedeutung der zukünftigen Dividendenzahlungen – die ja vom Erreichen der Mittelfristplanung abhängig sind – besonders groß ist, während bei einer 100-Prozent-Privatisierung im Trennungsmodell diese nachteilige Auswirkung auf die Dividendenzahlungen überhaupt nicht zum Schaden für den Bund wirken würde?

56. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 289 f. des PRIMON-Gutachtens, wonach trotz äußerst optimistischer Finanzplanung bis dato eine gravierende Finanzierungslücke in der Dividendenausschüttung klafft?

57. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage, dass ein „denkbarer Ansatz in der Refinanzierung der fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten und damit einhergehend einer Modifizierung des Tilgungsprofils im MiFri-Zeitraum und ggf. darüber hinaus“ (PRIMON-Gutachten, S. 289) bestehe?

Heißt dies, neue Schulden sollen die Dividende der privaten Investoren finanzieren, also Schulden, für die letztlich der Steuerzahler haftet?

58. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass ein privater Investor damit kalkulieren kann, dass der Bund nachträglich einspringt, z. B. indem er auf seinen Dividendenanteil verzichtet oder den Investoren andere geldwerte Vorteile zukommen lässt?

59. Wie hoch muss die Eigenkapitalquote der DB AG zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit sein, wie hoch ist sie aktuell?

60. Wird es nach oder im Zuge einer Kapitalmarktprivatisierung erforderlich sein, dass der Bund das Eigenkapital aufstocken muss?

    Heißt das, dass die Privatisierungserlöse zumindest teilweise nicht dem Bundeshaushalt zugeführt werden können?

61. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage im PRIMON-Gutachten, wonach die Auswirkung des integrierten Modells auf die Entwicklung des Modal Split mit minus 0,3 Prozent im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und minus 1 Prozent im Schienengüterverkehr (SGV) das schlechteste von allen Modellen ist, während die Trennung im SGV ein Plus von 1,3 Prozent bringen soll, und was würde dieses Plus ungefähr in absoluten Zahlen bei der Zunahme der Verkehrsleistung auf der Schiene bedeuten?

62. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass der Europäische Gerichtshof das Integrationsmodell als unvereinbar mit dem EU-Recht feststellen wird?

63. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die SBB im Dezember 2005 bekanntgab, gemeinsam mit den Wettbewerbern BLS, SOB und dem Schweizer Verband der Verkehrsunternehmen eine Trassenvergabe AG zu gründen, weil die bisherige integrierte Aufstellung der Gesellschaften nicht dem EU-Recht genüge?

64. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 146 des PRIMON-Gutachtens, dass zwischen den Modellen in Hinblick auf das Erfordernis einer langfristigen staatlichen Verpflichtung zur Mittelbereitstellung bestünden?

    Für welche Modelle ist eine langfristige Verpflichtungsermächtigung zwingend erforderlich und für welche nicht?

65. Wie müsste haushaltstechnisch mit einer solchen langfristigen Verpflichtungsermächtigung umgegangen werden?

    Inwieweit würden die Gestaltungsspielräume zukünftiger Haushaltsgesetzgeber eingeschränkt?

66. Ist der Bundesregierung aus der Vergangenheit ein anderer Fall der Privatisierung eines bundeseigenen Unternehmens oder Vermögens bekannt, bei der der Abschluss einer solchen langfristigen Verpflichtungsermächtigung erforderlich war und durchgeführt wurde?

67. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass es weltweit keinen Vorläufer für die materielle Teilprivatisierung eines Mischkonzerns mit den Geschäftsfeldern Eisenbahn, Straßenverkehr und Logistik gibt und das integrierte Modell somit im internationalen Maßstab ein Unikat wäre?

68. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der weltweit einzige Vorläufer eines integrierten Börsengangs eines Bahnunternehmens (Neuseeland) haushaltspolitisch desaströs endete, weil die Schiene auf Kosten der Substanz ausgezehrt wurde?

69. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass im globalen Maßstab kaum ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen – im Unterschied zu den Staatsbahnen – zu finden ist, dass Güter- und Personenverkehr zusammen betreibt?

    Könnte dies ein Anzeichen dafür sein, dass die Verbundvorteile überschätzt werden?

70. Inwieweit wäre unter den Bedingungen des Integrationsmodells die spätere Regionalisierung der Infrastruktur möglich, welche nach Ansicht der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) ein hohes Effizienzpotential birgt, das wahrscheinlich noch größer ist als die Regionalisierung des Transports?

71. Wie hoch wären nach Einschätzung der Bundesregierung die jährlichen Dividendenzahlungen im Integrationsmodel für den verbleibenden Bundesanteil und die sich daraus ergebenden jährlichen Einnahmen für den Bundeshaushalt?

Berlin, den 4. September 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333